

MALAYSIA MEMPELOPORI LANDASAN TRANS



Pada peringkat awalnya Malaysia telah mencadangkan pembinaan projek Trans Asia yang bernilai USD 1.8 bilion (kira-kira RM6.66 bilion) sebagai landasan kemasukan modal hasil limpahan kemakmuran ekonomi China dan India.

Oleh: Mohamad Faisol Keling

Peningkatan pesat kadar pelaburan asing (FDI) ke Asia Timur dan Asia Selatan memungkinan China dan India menjadi kuasa ekonomi pada masa akan datang. Prospek cerah China dan India telah menggamit masyarakat global untuk menjadikan potensi besar ekonomi kedua-dua negara sebagai sandaran dan pertaruhan kepada pembangunan ekonomi dunia. Tidak kurang juga segelintir masyarakat yang telah melihat kebangkitan China dan India akan memberikan kesan negatif kepada negara serantau dan mendakwa kemunculan dua gergasi ekonomi Asia ini akan mempengaruhi para pelabur asing tertumpu ke rantau Asia Timur dan Selatan serta bakal mengabaikan pelaburan ke ASEAN.

Fenomena kebimbangan terhadap impak negatif ini telah menjadi

trauma kepada masyarakat serantau khususnya rantau Asia Tenggara yang merupakan jiran terdekat dengan Asia Timur dan Asia Selatan. Masyarakat ASEAN mula membayangkan kebimbangan dan keresahan dengan kesan langsung kebangkitan China dan India. Malah masyarakat mula terfikir dan tertanya-tanya mengenai nasib yang bakal menimpa dan apakah perancangan strategi dan persediaan ASEAN yang perlu diambil.

Persoalan mengenai apakah strategi dan langkah untuk mengatasi yang dirancang oleh pertubuhan ASEAN menjadi perkara utama yang berlegar di fikiran masyarakat serantau. Ruang kebimbangan ini telah mencetuskan pendedahan dan penjelasan ASEAN dan kerajaan yang memerintah untuk menjelaskan dasar-dasar yang telah diambil seperti mewujudkan ka-

wasan perdagangan bebas dua hala (FTA), perdagangan bebas bersifat kerjasama (AFTA), mengadakan hubungan kerjasama dan perjanjian unilateral dengan kuasa ekonomi dunia dan negara maju, memperkukuhkan kerjasama Selatan-Selatan dan Utara-Selatan, membuka tangan meraikan kemasukan pelabur dari negara maju, mengurangkan kadar tarif dan birokrasi antara negara, menawarkan kemudahan dalam aktiviti perdagangan serta pelaburan dan sebagainya.

Langkah-langkah yang diumumkan oleh ASEAN dan kerajaan yang memerintah seperti di atas sememangnya sering kita dengar dan ketahui. Hakikatnya Malaysia sebagai negara yang mempunyai suara utama dalam ASEAN, telah pun menyedari kebimbangan terhadap kemunculan China dan India semenjak awal

ASIA

1990-an lagi. Malah ketika China dan India sedang sibuk mencatatkan peningkatan dalam kadar pertumbuhan ekonomi, Malaysia telah pun mencadangkan langkah dan kaedah bagi mengatasi kebimbangan dan kesan negatif terhadap ASEAN.

Realitinya kita seakan-akan terlepas pandang dengan kebijaksanaan Malaysia yang telah dipamerkan kepada dunia serantau dengan cadangan projek landasan Trans Asia dalam Sidang Kemuncak Asean Kelima di Bangkok pada 15 Disember 1995. Ketika negara serantau sedang leka menikmati kemakmuran ekonomi semenjak awal 1990-an, Malaysia telah menyedari hakikat kemunculan kedua-dua kuasa besar ini yang mempunyai potensi untuk bangkit sebagai kuasa ekonomi dunia pada masa akan datang. Proses pemodenan dan pembangunan yang

ketara semenjak tamatnya Perang Dingin telah menjadi ukuran kepada andaian Malaysia.

Sebagai negara kedua terpesat membangun dalam kalangan anggota ASEAN, Malaysia tidak berpeluk tubuh khususnya bagi menghadapi kesan-kesan kebangkitan kuasa di rantau ini. Malaysia sememangnya tidak akan mensia-siakan proses pembangunan yang dikecapi oleh negara Asia Tenggara selama ini dengan meletakkan "lorong" bagi mengalirkan sumber pembangunan ke rantau ASEAN. Malaysia mensasarkan kemasukan modal asing yang menjadi nadi bagi pembangunan sesebuah negara dapat "diairi" dengan pembinaan landasan pengangkutan darat ke rantau Asia Tenggara melalui China dan India.

Pada peringkat awalnya Malaysia telah mencadangkan pembinaan projek Trans Asia yang bernilai USD 1.8 bilion (kira-kira RM6.66 bilion) sebagai landasan kemasukan modal hasil limpahan kemakmuran ekonomi China dan India. Cadangan pembinaan landasan adalah merentasi sempadan Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok, Bandar Raya Ho Chi Minh, Phnom Penh, Hanoi, Laos, Myanmar dan Kunming. Ia adalah sandaran yang akan bertindak sebagai "lebuhraya" kepada kemasukan FDI dan elemen penyokong kepada proses pembangunan ASEAN. Walaupun masih terdapat segolongan masyarakat yang memandang sinis cadangan Malaysia. Namun masyarakat harus sedar realiti proses pembangunan sesebuah negara adalah memerlukan jaringan sistem pengangkutan dan infrastruktur sebagai faktor yang akan memastikan proses pembangunan dapat dijana dengan berkesan.

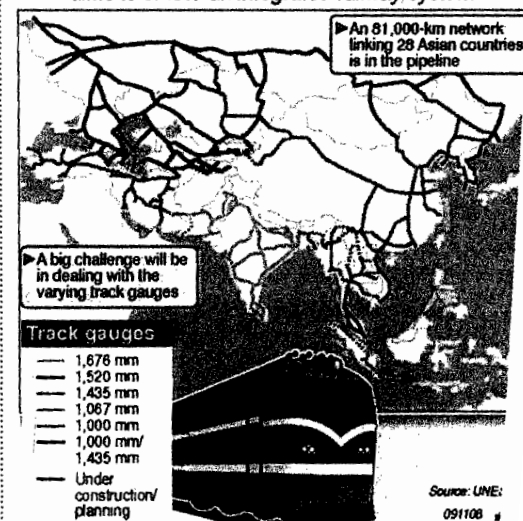
Malaysia pantas menepis tohmahan negatif segelintir masyarakat terhadap cadangan pembinaan landasan sejauh 5,500 kilometer ini dengan membentangkan kajian yang telah dijalankan dalam Sidang Kemuncak Tidak Rasmi ASEAN di Manila pada tahun 1997. Komitmen dan peranan utama Malaysia dalam pembinaan projek

landasan terbesar Asia ini sekali lagi diperlihatkan dengan cadangan Kuala Lumpur pada Mac 2006 untuk memperluaskan rangkaian landasan yang akan menghubungkan Singapura hingga ke Turki dan berkemampuan menghubungkan benua Eropah dan Afrika sejauh 14,000 km yang bernilai USD 30 bilion (RM110 bilion).

Cadangan ini melibatkan pembahagian kepada empat bahagian pembinaan rangkaian utama iaitu bahagian utara akan menghubungkan China, Kazakhstan, Mongolia, Rusia dan Semenanjung Korea manakala rangkaian utama di bahagian selatan akan menghubungkan Thailand, Selatan China, Turki, Myanmar, Bangladesh, India, Pakistan, Sri Lanka dan Iran. Dua rangkaian utama lagi melibatkan subkawasan ASEAN dan rangkaian utama Utara-Selatan yang menghubungkan rantau Eropah Utara hingga ke Teluk Parsi melalui Rusia, Asia Tengah dan Wilayah Kaukasus.

Dalam memastikan usaha pembinaan "lebuhraya kemajuan ASEAN" mencapai kejayaan, Perdana Menteri Malaysia, Datuk Seri Abdullah Ahmad Badawi dalam Sidang Kemuncak Asia-Eropah keenam (ASEM-6) yang di-

Dubbed the "Iron Silk Road" the ambitious project aims to create an integrated railway system



Lakaran menunjukkan jaringan landasan Trans Asia. AFP

adakan pada 11 September 2006 telah menawarkan bantuan kepada mana-mana negara yang tidak mampu atau menghadapi masalah dalam membina landasan kebanggaan Asia ini. Ketegasan Malaysia dalam pembinaan landasan mega ini tidak hanya bermatlamatkan menghubungkan kerjasama Asia-Asia tetapi juga akan menghubungkan Asia-Eropah-Afrika yang akan membuka ruang kepada pembangunan positif dalam pelbagai aspek kepada Asia. Asia khususnya rantau Asia Pasifik yang sering dahagakan pembangunan akan memperoleh ruang untuk bangun dan merebut peluang kemajuan dan kemakmuran dengan adanya lebuhraya kemajuan ASEAN ini. Jaringan sistem pengangkutan darat terbesar Asia ini akan memudahkan keluar masuk secara berterusan aktiviti pembangunan ekonomi bagi negara yang terlibat.

Rantau ASEAN yang makmur dengan sumber-sumber pengeluaran dan memiliki kestabilan politik yang kukuh akan menjadi daya penarik kemasukan pelabur asing termasuk para pelabur Asia sendiri untuk me-

milih ASEAN sebagai destinasi pelaburan. Perjanjian perdagangan bebas (FTA) dua hala atau melalui organisasi antarabangsa yang telah dimetrai akan diperkukuhkan dengan pembinaan landasan pengangkutan yang akan meningkatkan dan melancarkan aktiviti perdagangan antara negara. Kepercayaan dan keyakinan para pelabur akan bertambah kukuh berdasarkan komitmen dan kesungguhan yang dipamerkan oleh negara-negara yang terlibat. Asia yang pernah tergugat akibat kegawatan ekonomi pada tahun 1997 dan 1998, semangannya akan membuka tangan dan mengalu-alukan kemasukan pelabur ke Asia bagi memastikan proses pembangunan dapat diteruskan.

Kepesatan ekonomi China akan dapat menjadi daya penarik para pelabur dari benua lain untuk beralih ke Asia dan di sini negara-negara serantau termasuk ASEAN akan dapat memanfaatkan limpahan kemajuan dan kemakmuran ekonomi China. Limpahan ekonomi dan kebanjiran pelaburan asing di China akan membolehkan ASEAN menawarkan pakej yang sama

sebagai destinasi pelaburan kepada para pelabur. Mesyuarat Menteri-Menteri Ekonomi Asean (AEM) ke-38 yang berlangsung pada 22 Ogos 2006 telah mengumumkan kejayaan besar ASEAN dengan mencatatkan peningkatan kadar kemasukan FDI ke ASEAN yang buat kali pertamanya mencatatkan jumlah pelaburan USD 38.1 bilion. Angka ini melepasi kadar tertinggi sebelum krisis ekonomi Asia pada tahun 1997 iaitu USD 28 bilion pada tahun 1995.

Peningkatan ini adalah peringkat pertama hasil limpahan kemajuan negara serantau dan melambangkan ASEAN amat berpotensi untuk menjadi salah satu destinasi yang menguntungkan kepada para pelabur. Berdasarkan peningkatan kadar FDI ini, ASEAN tidak terkecuali daripada senarai destinasi para pelabur asing pada ketika ini. Yang menarik ialah kadar ini merupakan jumlah catatan pelaburan asing ketika ASEAN masih mempunyai kekurangan dari segi jalur pengangkutan jalan darat. Dapatkah kita bayangkan kesan ke atas ASEAN setelah berjaya mempunyai landasan Trans Asia kelak? Kadar kemasukan FDI ini pastinya akan mencatatkan "angka gergasi" sekiranya landasan Trans Asia menjadi realiti.

Dalam sudut politik dan sosial, jaringan landasan Asia-Asia dan Asia-Eropah-Afrika ini akan membolehkan hubungan diplomatik dan kerjasama yang bersifat pergantungan antara negara akan dapat direalisasikan. Kemajuan dan kemakmuran yang sedang dimiliki hasil daripada pembinaan landasan kemajuan ini tidak akan dikorbankan semata-mata dengan masalah yang melibatkan pertikaian politik. Dengan kata lain, landasan Trans Asia ini akan mempengaruhi negara yang terlibat mengutamakan kestabilan dan keamanan serta tidak memperjudikan kemajuan dan peluang yang telah tersedia. Ruang ini akan menghasilkan kewujudan jalinan hubungan sosial antara negara yang secara langsung membentuk jalinan budaya komuniti Asia. ■

